

## AD 1.2 Bakketjeneste og vintervedlikeholdsplan

## AD 1.2 Rescue and fire fighting services and snow plan

### 1 Brann- og redningstjeneste

- 1.1 Generelt
- 1.1.1 Norske flyplasser som trafikkeres av luftfartøy med MTOW over 5700 kg eller godkjent for 10 eller flere passasjer seter, har brann- og redningstjeneste i samsvar med ICAO standarder og anbefalinger i Annex 14.
- 1.1.2 Dersom en fartøysjef under flyging anser det påkrevet at brann- og redningstjeneste blir varslet pga. teknisk feil med luftfartøyet, bør han gi lufttrafikkjentesten tilstrekkelig opplysninger slik at det kan treffes tiltak for å iverksette den beredskapsgrad som omstendighetene tilsier. Slike opplysninger vil også indikere hvorvidt varsling av andre redningsledd utenfor flyplassen er påkrevet, og i så fall innvirke på utførelsen av deres ordinære tjenester.  
Hvis situasjonen om bord i luftfartøyet ikke tillater fartøysjefen å gi lufttrafikkjentesten tilstrekkelige opplysninger umiddelbart, anses en indikasjon om dette forhold, eventuelt sammen med en opplysning om at ytterligere detaljer vil bli gitt senere, for å være av betydning.
- 1.1.3 Hjelpemidler for skumlegging av rullebaner er ikke tilgjengelige.
- 1.2 Lufthavnkategori
- 1.2.1 Slokkekapasiteten til brann- og redningstjenesten refereres til som lufthavnkategori. Systemet for kategorisering er basert på størrelsen av de største luftfartøyer som trafikkerer flyplassen, REF ICAO Annex 14.
- 1.2.2 Lufthavnkategorien for den enkelte flyplass er kunngjort i AD 2.
- 1.2.3 Minimumsmengden av slökkemidler er i samsvar med tabeller i ICAO Annex 14, og slökkemidler er plassert på utrykningskjøretøyene.
- 1.2.4 I perioder med redusert aktivitet, kan brann- og redningstjenesten reduseres til det som kreves for de luftfartøy som bruker flyplassen.

### 1 Rescue and fire fighting services

- 1.1 General
- 1.1.1 Norwegian aerodromes used by aircraft with MTOW exceeding 5700 kg or an approved passenger seating of 10 or more, have fire-fighting and rescue services compliant to ICAO standards and recommended practices in Annex 14.
- 1.1.2 If a pilot of an aircraft during flight considers it appropriate to have the rescue and fire-fighting services alerted due to aircraft technical faults, he should pass sufficient information to the air traffic services, to enable them to take steps appropriate for the alertness required. Such information will also indicate whether alerting of supplementary services located outside the aerodrome is necessary and thus have an effect on the provision of their ordinary duties.  
If the situation on board the aircraft does not allow the pilot to pass sufficient information to the air traffic services immediately, an indication of this fact, possibly supplemented by information that further details will be provided later, is considered valuable.
- 1.1.3 Facilities for foaming of runways are not available.
- 1.2 Aerodrome Categories
- 1.2.1 The extinguishing capacity offered by the rescue and fire-fighting services is referred to as an aerodrome category. The categorization system is based on the size of the largest aircraft using the aerodrome, REF ICAO Annex 14.
- 1.2.2 The aerodrome category for each aerodrome is published in AD 2.
- 1.2.3 The minimum amounts of extinguishing agents are in accordance with tables in ICAO Annex 14, and the extinguishing agents are carried on board the rescue and fire-fighting vehicles.
- 1.2.4 During periods of reduced activity, the rescue and fire-fighting services may be reduced to a level sufficient for the aircraft using the aerodrome.

## 1.3 Beredskapsgrader

## 1.3 Alert Stages

<i>Beredskapsgrad</i> <i>Alert Stage</i>	<i>Iverksettes når</i> <i>Established when</i>	<i>Handling</i> <i>Action required</i>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<i>ALMINNELIG BEREDSKAP</i>  <i>GENERAL READINESS</i>	Alminnelig beredskap er etablert under normale operasjoner. General readiness is established during normal operations.	1. Utrykningsleder skal påse at utrykningsstyrken har slik beredskap at kravene til innsatstid kan overholdes. 1. Rescue and fire-fighting team leader shall establish a readiness that complies with the required response time. 2. Vognførere for bemanning av utrykningskjøretøyer skal være i umiddelbar nærhet av utrykningskjøretøyene. 2. Drivers of emergency vehicles shall be in immediate vicinity of the vehicles.
<i>ØKET BEREDSKAP</i>  <i>ALERT</i>	Øket beredskap iverksettes når et luftfartøy er i/antas å komme i vanskeligheter som dog er av en slik art at det normalt kan foreta en sikker landing/avgang. Alert is established when an aircraft is in /believed to be in difficulties but of a nature that a safe landing/departure may be expected.	1. Utrykningskjøretøyene bemannes og kjøres ut på plattformen foran garasjen. 1. The emergency vehicles are manned and placed outside the fire station. 2. Resten av utrykningsstyrken kalles inn til brannstasjonen. 2. The rest of the rescue and fire-fighting team is summoned to the fire station. 3. Interne styrker iht. havariplanen underrettes om situasjonen. 3. Local squads are notified of the situation as per emergency plan.
<i>FULL BEREDSKAP</i>  <i>FULL ALERT</i>	Full beredskap iverksettes når det vites/antas at et luftfartøy har slike vanskeligheter at det er fare for havari. Full alert is established when it is known/suspected that an aircraft is in such difficulties that an accident may occur.	1. Utrykningskjøretøyene bemannes og kjøres ut til angitt posisjon ved rullebanen. 1. The emergency vehicles are manned and moved into positions along runway. 2. Samtlige mannskaper dirigeres iht. havariplanen. 2. All rescue forces are directed according to the emergency plan. 3. Politiet varsles, og eksterne hjelpestyrker iht. politiets katastrofeplan møter på lufthavnen. 3. The police is alarmed and external auxiliary organizations assemble at the airport
<i>FULL UTRYKNING</i>  <i>FULL ALARM</i>	Full utrykning iverksettes når et havari har inntruffet. Full alarm is established when an accident has occurred.	1. Utrykningskjøretøyene kjører ut til angitt havaristed. 1. The emergency vehicles are dispatched to the accident site. 2. Samtlige mannskaper dirigeres til havaristedet snarest mulig. 2. All rescue forces are dispatched to the accident site.
<b>Anm. 1:</b> Varsling om "Full beredskap" medfører at personell fra sykehus, brannvesen, politi og hjelpekorps avbryter annet arbeid og møter på lufthavnen.		
<b>Note 1:</b> The stage "Full Alert" involves that personnel from hospitals, fire brigades, police and auxiliary organisation cease work and meet at the airport.		
<b>Anm. 1:</b> Fartøysjefer som ber om "Full beredskap" anmodes om mulig, ikke å lande før eksterne hjelpestyrker er meldt på plass.		
<b>Note 2:</b> If at all possible, pilots requesting "Full Alert" should not land before the rescue forces are reported present at the airport.		

## 2 Plasstjeneste

### 2.1 Generelt

2.1.1 Alle norske lufthavner har vinterforhold med varierende hyppighet og varighet. Luftfartstilsynets krav til vedlikehold av ferdelsområdet på norske flyplasser er basert på ICAO standarder og anbefalinger. De omfatter følgende:

- Inspeksjoner bl.a. for å avdekke kontaminering som rim, snø, slaps, is etc.
- Brøyting for å fjerne kontaminering.
- Preparering for å få best mulig friksjon.
- Rapportering av forholdene.

2.1.2 Flyplassoperatørene skal utarbeide prosedyrer for vintervedlikehold basert på Luftfartstilsynets og flyoperatørenes krav. Dette krever nært samarbeide mellom flyplassoperatøren og flyoperatørene. Alle flyoperatørene skal få anledning til å fremme sine behov når det gjelder vintervedlikehold.

### 2.2 Inspeksjoner

Ferdelsområdet skal inspiseres rutinemessig innenfor lufthavnens åpningstid. Området skal alltid inspiseres før første flyging finner sted og dersom forholdene endrer seg. Inspeksjonene på ferdelsområdet skal bla. danne grunnlag for brøyting, preparering og rapportering av forholdene.

### 2.3 Brøyting

2.3.1 Hele ferdelsområdet skal holdes fritt for kontaminering (rim, snø, slaps og is) i den grad det er nødvendig for sikker manøvrering av luftfartøy.

2.3.2 Rullebanen skal brøytes så hurtig som mulig. Så langt som mulig brøytes i full lengde og bredde. Det skal ikke ligge igjen snøkanter etc. på en ferdig brøytet rullebane. Flyplassoperatøren har dog anledning til å tillate trafikk på en rullebane som er helt eller delvis dekket av snø eller is. Den maksimale mengde av snø eller is som kan tillates på en rullebane skal flyplassoperatøren fastsette i samarbeid med flyoperatørene.

2.3.3 For å fjerne kontaminering og for preparering av ferdelsområdet benyttes følgende mekaniske og kjemiske hjelpemidler:

- Snøploger
- Feie/blåsemaskiner
- Snøfresere
- Spredere for flytende og faste kjemikalier
- Sandspredere
- Flytende eller faste kjemikalier.

2.3.4 Normalt brøytes og prepareres flyplassens forskjellige områder etter følgende prioritet:

## 2 Snow plan

### 2.1 General

2.1.1 All Norwegian airports may experience winter conditions of variable frequency and duration. CAA Norway's requirements for maintenance of the movement area at Norwegian airports are based on ICAO SARPS. They include:

- Inspections to identifying contamination such as rime, snow, slush, ice etc.
- Snow clearing for the removal of contamination.
- Treatment for obtaining the best possible friction.
- Reporting of the conditions.

2.1.2 The airport operator shall establish procedures based upon CAA Norway's and the aircraft operators requirements. This requires close cooperation between the aerodrome operator and the aircraft operators. All aircraft operators shall get the opportunity to present their requirements regarding winter maintenance.

### 2.2 Inspections

The movement area shall routinely be inspected during the opening hours. The area shall always be inspected before the first flight and if conditions changes. The movement area inspections shall be used to determine the need for snow clearing, treatment and condition reports.

### 2.3 Snow clearing

2.3.1 The movement area shall be kept free of contamination (rime, snow, slush, ice etc.) to the extent necessary for safe manoeuvring of aircraft.

2.3.2 The RWY shall be cleared as quickly as possible. Clearing the full length and width of the RWY will always be tried to be achieved. No snow ridges etc. should be left on the RWY. However, the aerodrome operator may allow traffic on a RWY completely or partly covered with snow or ice. The aerodrome operator shall determine the maximum amount of snow or ice which can be allowed on the RWY in cooperation with the aircraft operators.

2.3.3 For the removal of contamination and for the treatment of the movement area the following mechanical and chemical facilities are used:

- Snow ploughs
- Sweeper blowers
- Snow blowers
- Spreaders for liquid and solid chemicals
- Sand spreaders.
- Liquid or solid chemicals.

2.3.4 The following priority of areas is normally used for snow clearance and treatment:

## Prioritet 1:

- Rullebane i bruk.
- Adkomst for utrykkingskjøretøyene til rullebane i bruk og utrykningsveier ut i innflygingssektorene.
- Taksebane mellom oppstillingsplattform og rullebane i bruk.
- Oppstillingsplattform/oppstillingsplass i bruk.
- Andre områder nødvendig for trafikkavviklingen, så som rundt navigasjons-, kommunikasjons- og lysanlegg, skilt og meteorologisk utstyr.

## Prioritet 2:

- Andre rulle- og taksebaner enn under prioritet 1.
- Andre oppstillingsplattformer/oppstillingsplasser.
- Andre områder, som veier og bilparkeringsplasser.

## 2.4 Preparering

Overflaten på ferdselsområdet skal prepareres for å oppnå best mulig friksjon, og spesiell oppmerksomhet skal vies RWY. For å bedre friksjonen brukes mekanisk behandling, sand og/eller kjemikalier. Det forutsettes nært samarbeide mellom flyplassoperatøren og flyoperatørene for å unngå bruk av kjemikalier som kan forårsake skade på luftfartøy.

## 2.5 Rapportering

- 2.5.1 ICAO SNOWTAM-format blir benyttet for rapportering av forholdene på ferdselsområdet. Formatet er beskrevet i ICAO Annex 15, Appendix 2. Følgende norske særbestemmelser er gjort gjeldende:

**Rubrikk B**

Dersom det innleveres rapporter for mer enn én RWY skal tidspunktet for den siste banerapporten settes i felt B. Tidspunktet for forrige banerapport settes inn i som merknad i felt T.

**Rubrikk F**

Norge har begrenset tillatte kombinasjoner til:

- 27, 28, 29, 279
- 37, 38, 39, 379, 389
- 47, 48, 49, 479, 489
- 57, 58, 59, 579, 589
- 67, 68, 69, 679, 689
- 78, 79, 789
- 87, 89, 879

Overflateforholdene på RWY beskrives med en kode/tallkode for hver tredjedel av RWY, gitt fra THR med laveste banenummer. Denne SNOWTAM-rubrikken skal alltid fylles ut, og følgende kode/tallkode skal benyttes:

## Priority 1:

- Runway in use.
- Access for the fire fighting vehicles to the runway in use and access to the approach sectors.
- Taxiway between apron and runway in use.
- Apron/parking place in use.
- Other areas essential for operation of the aerodrome, e.g. navigation and communication sites, visual aids and meteorological equipment.

## Priority 2:

- Other runways and taxiways than those cleared as priority 1.
- Other aprons/parking places.
- Other areas such as roads and carparks.

## 2.4 Treatment

The surfaces of the movement area shall be treated so as to obtain the best friction possible, with special attention to the RWY. To obtain better friction mechanical treatment, chemicals and/or sand is used. Close cooperation between the airport operator and the aircraft operators should be established in order to avoid the use of chemicals harmful to aircraft.

## 2.5 Reporting

- 2.5.1 The ICAO SNOWTAM format is used to report conditions on the movement area. The format is described in ICAO Annex 15, Appendix 2. The following exemptions apply to Norway:

**Item B**

If reports for more than one RWY are received, the time for the last received report shall be entered in item B. The time for the previously received report shall be entered as a remark in item T.

**Item F**

Norway has restricted allowable combinations to:

- 27, 28, 29, 279
- 37, 38, 39, 379, 389
- 47, 48, 49, 479, 489
- 57, 58, 59, 579, 589
- 67, 68, 69, 679, 689
- 78, 79, 789
- 87, 89, 879

The surface condition on the RWY is described by a code/numeric code for each third of the RWY given from the THR with the lowest RWY designator. This SNOWTAM item shall always be completed, and the following code/numeric code shall be used:

NIL	- Ren og tørr
1	- Fuktig
2	- Våt eller stedvis våt
3	- Rim (vanligvis mindre enn 1 mm)
4	- Tørr snø
5	- Våt snø
6	- Slaps
7	- Is
8	- Kompakt eller fast snødekke
9	- Frosne hjulspor eller kanter

**Rubrikk G**

Norge benytter følgende intervall ved rapportering av kontaminering:

Tørr snø	0.8 cm
Våt snø	0.6 cm
Snøslaps	0.3 cm
Ikke målbar	XX

**Rubrikk H**

Friksjonsnivået på RWY kan rapporteres som målt eller anslått. Dersom bakketjenesten ikke kan innestå for friksjonsnivået eller forholdene er utenfor gyldighetsområdet til friksjonsmålerene, skal tallet 9 brukes.

Målt friksjonsnivå kan bare rapporteres når forholdene er innenfor gyldighetsområdet til friksjonsmåleren. Målt friksjonsnivå rapporteres for hver tredjedel av RWY gitt fra THR med laveste banenummer.

Anslått friksjonsnivå rapporteres for hver tredjedel av RWY gitt fra THR med laveste banenummer. Dette skal rapporteres med ett siffer etter følgende skala:

	Tilsvarende friksjonstall:
5	God 0,40 og høyere
4	Middels god 0,36 - 0,39
3	Middels 0,30 - 0,35
2	Middels dårlig 0,26 - 0,29
1	Dårlig 0,25 og lavere
9	Kan ikke anslås

Norge aksepterer bruk av følgende friksjonsmålere:

- GRT – Grip Tester
- SFH – Surface Friction Tester, Høytrykksdekk
- SKH – Skiddometer BV 11, Høytrykksdekk
- RUN – Runar
- VIN – Vertec Inspector
- TAP – Tapleymeter

Målt friksjon kan rapporteres når snø og/eller is er tilstede, begrenset til følgende overflatforhold:

NIL	- Clear and dry
1	- Damp
2	- Wet or wet patches
3	- Rime or frost (usually less than 1 mm)
4	- Dry snow
5	- Wet snow
6	- Slush
7	- Ice
8	- Compacted or rolled snow
9	- Frozen ruts or ridges

**Item G**

Norway uses the following intervals for reporting the depth of contamination:

Dry snow	0.8 cm
Wet snow	0.6 cm
Slush	0.3 cm
Not measurable	XX

**Item H**

The RWY friction coefficient may be reported as measured or estimated. If the ground services are unable to vouch for the friction coefficient or the conditions are outside the limits of the friction gauges, the digit 9 shall be used.

Measured friction coefficient may be reported only when conditions are within the tolerance limits of the friction meter. Measured friction coefficient is reported for each third of the RWY, given from the THR with the lowest RWY designator.

Estimated friction coefficient is reported for each third of the RWY, given from the THR with the lowest RWY designator. This shall be reported with one digit according to the following scale:

	Corresponding friction coefficient
5	Good 0,40 and greater
4	Medium-Good 0,36 - 0,39
3	Medium 0,30 - 0,35
2	Medium-Poor 0,26 - 0,29
1	Poor 0,25 and below
9	Can not be estimated

Norway accepts the use of the following friction measuring devices:

- GRT – Grip Tester
- SFH – Surface Friction Tester, High pressure tyre
- SKH – Skiddometer BV 11, High pressure tyre
- RUN – Runar
- VIN – Vertec Inspector
- TAP – Tapleymeter

Measured friction can be reported when snow and/or ice is present, restricted to the following surface conditions:

## SKH/SFH/GRT/RUN/VIN:

- Tørr snø opptil 25 mm
- Tørr kompakt snø, uansett dybde
- Tørr is, uansett dybde

## TAP:

- Tørr snø inntil 5 mm
- Tørr kompakt snø, uansett dybde
- Tørr is, uansett dybde

**Rubrikk J**

Norge benytter ikke rubrikk J.

**Rubrikk K**

Norge benytter ikke rubrikk K.

**Rubrikk L**

L - Fortsatt brøyting

Dersom fortsatt brøyting og preparering vil øke rullebanebredden sammenlignet med tallene angitt i rubrikk E, skal ny bredde oppgis i meter. Dersom det ved fortsatt brøyting oppnås full bredde på rullebanen, angis dette med "TOTAL".

**Rubrikk M**

M - Avsluttet brøyting

Antatt tidspunkt for avslutning av brøyting og preparering, bruk kun klokkeslett (HHmm).

**Rubrikk N**

N - Taksebanenes overflate

Forholdene på alle taksebaner som er åpne for trafikk, skal angis med samme kode/tallkode som brukes for RWY, REF rubrikk F.

Dersom det er samme forhold på flere av taksebanene kan dette angis felles for de det gjelder. Det er ikke nødvendig å rapportere forholdene enkeltvis for hver TWY.

Eksempel: *All TWY/79 B2 B3/4 B9/CLSD.*

Dette betyr at alle TWY har is og frosne hjulspor eller kanter, TWY B2 og TWY B3 har tørr sne og TWY B9 er stengt.

**Rubrikk P**

P - Snøkanter langs taksebanene

Dersom det er snøkanter høyere enn 30 cm langs en taksebane som er åpen for trafikk, angis det på følgende måte: Taksebane - YES - etterfulgt av avstanden mellom kantene i oppgitt i meter. Dersom det bare er snøkant på én side, oppgis avstanden mellom snøkanten og motstående taksebanekant på samme måte.

Eksempel: TWY A - YES - 22

**Rubrikk R**

R - Oppstillingsplattformenes overflate

## SKH/SFH/GRT/RUN/VIN:

- Dry snow up to 25 mm
- Dry compact snow, irrespective of thickness
- Dry ice, irrespective of thickness

## TAP:

- Dry snow up to 5 mm
- Dry compact snow, irrespective of thickness.
- Dry ice, irrespective of thickness.

**Item J**

Norway does not use Item J.

**Item K**

Norway does not use Item K.

**Item L**

L - Continued snow clearing

If continued snow clearing and treatment will increase the RWY width compared to the values given in item E, the new width shall be given in meters. If the full RWY width is cleared by using continued snow clearing, this shall be given as "TOTAL".

**Item M**

M - Snow clearing completed

Estimated time for completion of the clearing and treatment, use only hours and minutes (HHmm).

**Item N**

N - TWY surface

The surface condition on all open TWY shall be reported using the same code/numeric code as for the RWY, REF item F.

If surface conditions are similar on several TWY, this can be collectively entered. It is not necessary to enter each TWY separately.

I.e: *All TWY/79 B2 B3/4 B9/CLSD.*

This means all TWY have ice and frozen ruts or ridges, TWY B2 and TWY B3 have dry snow and TWY B9 is closed.

**Item P**

P - Snowbanks along the TWY

If there are snowbanks higher than 30 cm along an active TWY it shall be reported like this: TWY - YES - followed by the distance between the banks given in meters. If there is a snowbank on only one side of the TWY, the distance between the snowbank and the opposite TWY edge shall be reported in the same way.

Example: TWY A - YES - 22

**Item R**

R - Apron surface

Overflateforholdene på oppstillingsplattformer som er åpne for trafikk, skal rapporteres med samme kode/tallkode som brukes for RWY, REF rubrikk F.

#### Rubrikk T

Merknader i klarspråk.

- 2.5.2 Forholdene på ferdelsesområdet skal meddeles lufttrafikkjenesten i form av en:
- Banerapport produsert av plasstjenesten. Denne danner grunnlaget for lufttrafikkjenestens utstedelse av SNOWTAM.
  - SNOWTAM produsert av plasstjenesten via et godkjent automatisert rapporteringssystem med sanntids formidling via NAIS. Dette skal inkludere den lokale lufttrafikkjenesten.
- 2.6 Distribusjon av SNOWTAM
- Lufthavntjenesten rapporterer status og vesentlige endringer av forholdene på ferdelsesområdet i form av SNOWTAM -meldinger via NAIS/AFTN både til innenlandske og utenlandske adressater, og informasjonene lagres samtidig automatisk i NAIS-databasen. Siste oppdaterte informasjon er derfor til enhver tid tilgjengelig for brukere tilknyttet NAIS, eller via Internett-grensesnittet til NAIS, IPPC (Internet Pilot Planning Centre).
- Ny banerapport skal utarbeides dersom det oppstår vesentlige endringer i forhold til siste rapport.
- Internasjonalt distribueres SNOWTAM til AFTN kollektivadresser som bestemt av vedkommende administrasjon/organisasjon i mottakerlandene. Intern distribusjon innenfor hvert enkelt land bestemmes dermed fritt av vedkommende administrasjon/organisasjon. Distribusjonslisten publiseres hvert år i sesongmessig AIC. På grunn av at opplysningene til enhver tid er tilgjengelig fra databasen i NAIS, gis SNOWTAM i utgangspunktet kun begrenset direkte distribusjon innenlands. Under spesielle omstendigheter, som for eksempel spesielt vanskelige forhold, kan SNOWTAM gis utvidet direkte distribusjon innenlands. Opplysninger om nasjonalt distribusjonssystem kan fås ved henvendelse til Avdeling for operativ kunngjøringstjeneste, NOTAM-kontoret, eller enhver ATS-enhet i Norge. Forespørsler om justering av innenlands distribusjonsmønster kan også rettes til disse.
- 2.7 Lufthavntjenesten vil informere lufttrafikkjenesten om beliggenhet og dybde på vannansamlinger som ikke har forbindelse med snø, snøslaps eller is. Lufttrafikkjenesten formidler informasjonen videre til berørte luftfartøy. Dersom omstendighetene betinger det vil NOTAM om forholdet utstedes.

The surface conditions on available aprons, shall be reported with the same code/numeric code as used for the RWY, REF item F.

#### Item T

Plain-language remarks.

- 2.5.2 The conditions on the movement area shall be reported to the ATS unit as a:
- Runway report made by the airport services. This forms the basis upon which the ATS unit will issue a SNOWTAM.
  - SNOWTAM generated by the airport services using an approved automated reporting system with real time transmission by NAIS. This shall include the local ATS unit.
- 2.6 Distribution of SNOWTAM
- The Airport Services reports the status and significant changes of the conditions on the movement area as a SNOWTAM via NAIS/AFTN to both domestic and international addressees. Simultaneously, the information is stored in the NAIS database. Hence, the latest updated information is always available for users connected to NAIS, or through the Internet interface of NAIS, IPPC (Internet Pilot Planning Centre).
- A new report shall be issued if significant changes occur compared to the previous report.
- International SNOWTAM distribution is via AFTN collective addresses as stated by the appropriate administration/organisation in the receiving State. Domestic distribution within each State is arranged by the appropriate administration/organisation. The distribution list is published every year in seasonal AIC. As the information at any given time is available from the NAIS database, SNOWTAM is given a limited direct distribution domestically. Under special conditions, such as adverse conditions, domestic SNOWTAM distribution may be enhanced. Information regarding the national distribution system is available from the Aeronautical Information Service Department, NOTAM office or any ATS unit in Norway. Inquiries regarding adjustment of national distribution can also be directed to these.
- 2.7 The airport services shall report the location and depth of any standing water which is not connected with snow, slush or ice to the ATS unit. The ATS unit will inform affected aircraft. If circumstances dictates a NOTAM will be issued.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK